

FOCUS A22

PROSEGUE L'APPROFONDIMENTO SU INIZIATIVE, PROGETTI E ATTIVITÀ DI AUTOSTRADA DEL BRENNERO SPA, GESTORE DELLA AUTOSTRADA A22, REALTÀ INFRASTRUTTURALE TRA LE PIÙ IMPORTANTI D'EUROPA E STRATEGICAMENTE COLLOCATA A CROCEVIA DI POPOLI E MOVIMENTI ECONOMICI

Le valli strette e gli ecosistemi delicati che attraversa l'Autostrada del Brennero, in particolare da Vipiteno a Verona, hanno sempre trasformato il dibattito sulla realizzazione della terza corsia in una diatriba accesa, tra fautori e oppositori. A sciogliere questa dicotomia è venuta in soccorso la tecnologia che, come sostenne Antoine de Saint-Exupery, "non tiene lontano l'uomo dai grandi problemi della natura, ma lo costringe a studiarli più approfonditamente".

Anche Autostrada del Brennero, di fronte agli oggettivi ostacoli di ampliamento in Alto Adige e nella Valle dell'Adige, ha deciso - come scrisse l'autore de "Il Piccolo Principe" - di non forzare la natura ma di affidarsi alla tecnologia, scegliendo la terza corsia



1. Le corsie di emergenza dell'Autobrennero diverranno presto dinamiche tra Bolzano e Verona

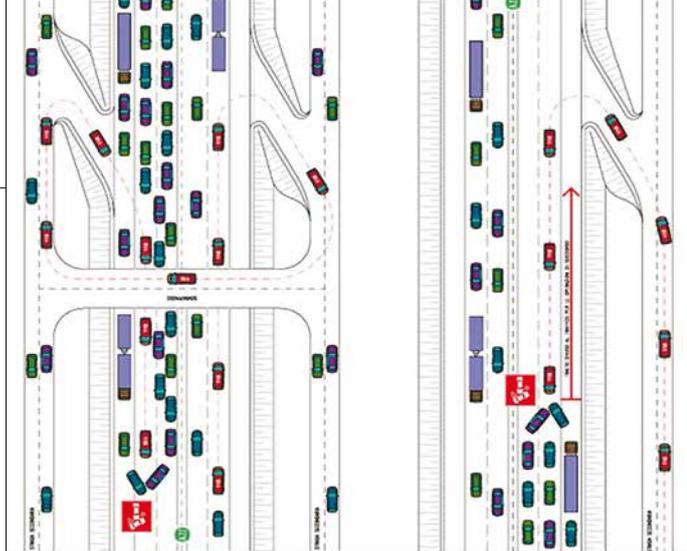


2. I pannelli a messaggio variabile orienteranno i viaggiatori sull'attivazione e disattivazione della corsia dinamica

dinamica per trasformare in opportunità quelli che sembravano impedimenti.

L'ultimo Consiglio di Amministrazione del 2022 ha dato il via libera ai primi tre lotti di questo atteso e innovativo progetto, che non contempla alcun nuovo ampliamento di carreggiata ma sfrutta solo le attuali e quella di emergenza potenziate nelle loro performance da un imponente impianto informatico e tecnologico. L'obiettivo non è solo aumentare la capacità dell'arteria in presenza di traffico intenso, ma poterla utilizzare sempre in modo ottimale, gestendo dinamicamente le tre corsie anche in caso di lavori o incidenti.

In attesa dell'auspicato rinnovo della concessione - che potrà sbloccare anche i lavori di realizzazione delle restanti opere d'arte funzionali alla corsia dinamica -, A22 si porta avanti, predisponendo tutta quella serie di lavori che possono essere cantierati



3. Una simulazione di incidente e intervento dei soccorsi da sovrappassi o varchi in direzione opposta di marcia



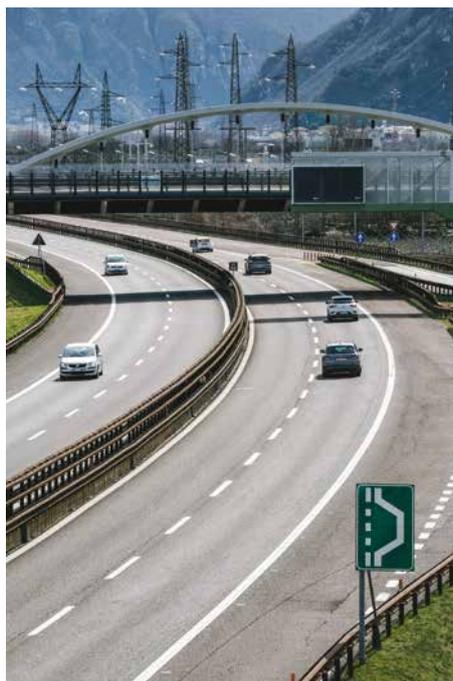
4. Sensori per la rilevazione del traffico, PMV e telecamere forniranno l'apporto tecnologico indispensabile alla terza corsia dinamica

fin da subito e che vanno ad aggiungersi all'adeguamento delle larghezze delle corsie già realizzato nel corso degli anni. Un investimento, quello deliberato dal CdA, che vale più di 400 milioni e che prevede una cospicua implementazione dei sistemi di monitoraggio e rilevazione delle condizioni di traffico in tempo reale e di pannelli a messaggio variabile (PMV) per comunicare l'attivazione (e la disattivazione) della corsia.

"Si tratta - ha sostenuto l'Amministratore Delegato, Diego Cattoni - di un intervento importante che verrà messo a terra senza consumo di suolo e con positivi riflessi sulla fluidità del traffico. In linea dunque con la filosofia del nostro progetto di Green Corridor, che ha ottenuto di recente l'approvazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti". "L'attivazione della terza corsia dinamica - ha spiegato il Direttore Tecnico Generale, Carlo Costa - sarà gestita attraverso sistemi automatizzati in grado di monitorare in tempo reale le condizioni di deflusso, approntare le necessarie strategie di gestione per l'apertura e la chiusura e la variazione dei limiti di velocità, e individuare in tempi ridotti situazioni eventuali di emergenza".

Per fare questo, l'arteria sarà dotata di un sistema di monitoraggio ad alta tecnologia, di sensori per la rilevazione del traffico, di sistemi di rilevamento dei tempi di percorrenza, di un apparato di videosorveglianza con telecamere ad alta risoluzione e PMV con informazioni sulla disponibilità delle corsie. Saranno inoltre adeguati gli impianti di illuminazione delle piste di svincolo e il sistema di SOS.

Chiaramente, per far scattare l'attivazione della dinamica, dovranno presentarsi delle condizioni specifiche: il modello definito da Autostrada del Brennero la prevede per le giornate caratterizzate da grandi flussi di traffico, superiori dunque a 30.000 veicoli al giorno, individuati sulla base dei dati storici e laddove si riscontri il superamento della soglia limite oraria di 2.600 veicoli all'ora. Il tutto, ovviamente, in presenza di condizioni meteorologiche favorevoli. Il passaggio dalle due alle tre corsie attive sarà preceduto da una temporanea riduzione progressiva delle velocità massime consentite. Per l'indicazione



5. La corsia di emergenza dell'Autostrada del Brennero e una piazzola di sosta

delle corsie disponibili a automobilisti, motociclisti e camionisti in transito si adotteranno delle lanterne semaforiche veicolari, visualizzate in asse ad ogni corsia sui PMV.

Gli interventi tecnologici e informatici saranno accompagnati da una serie di operazioni di adeguamento della tratta: in caso di incidente o blocco della circolazione con la terza corsia dinamica è necessario che i mezzi di soccorso possano accedere dal senso opposto a quello della direzione di marcia e giungere rapidamente sul posto; saranno perciò realizzati nuovi ingressi e riqualificati alcuni esistenti per un totale di 57 varchi sulle due carreggiate, distribuiti in modo omogeneo lungo l'intero nastro autostradale e, laddove possibile, in vicinanza a stazioni di servizio di primo soccorso. Contestualmente, saranno costruite delle piazzole tecniche necessarie per collocare i quadri elettrici per la gestione dei pannelli e degli altri dispositivi, notevolmente implementati con la dinamica, e per posare i pozzetti rompitratta che permettono

lo stacco dei cavi di alimentazione elettrica e della fibra della dorsale principale e consentono, altresì, di ricavare un idoneo spazio per la sosta dei mezzi durante le operazioni di manutenzione.

La larghezza delle piazzole tecniche potrà variare da 4,2 m a 5,2 m in funzione dello spazio a disposizione e si svilupperanno per una lunghezza di circa 32 m. In parallelo, verranno realizzate le piazzole rompitratta, nelle scarpate al di fuori dalle carreggiate, in modo da tutelare il personale addetto alla manutenzione.

L'attivazione della corsia di emergenza per il transito consentirà di incrementare la capacità dell'arteria fino a 4.300-4.400 veicoli all'ora con un miglioramento complessivo delle condizioni di deflusso e di conseguenza dei tempi di percorrenza. Ma i benefici non si fermano qui: uno scorrimento più regolare si traduce in una riduzione degli stop and go e di conseguenza delle emissioni di gas nell'aria. Un beneficio dunque, sia per i Clienti, che per l'ambiente. ■